



QUERCUS E ALAMBI DIVULGAM POSIÇÃO CONJUNTA SOBRE O NOVO AEROPORTO DE LISBOA

Tendo em conta o debate que tem ocorrido nos últimos meses sobre os vários cenários relativos à construção ou não de um novo aeroporto na região de Lisboa e considerando a informação divulgada publicamente até este momento, a **Quercus – ANCN** e a **Alambi- Associação para o Estudo e Defesa do Ambiente do Concelho de Alenquer** entendem ser fundamental emitir uma posição conjunta sobre esta matéria.

Para além deste contexto, a Quercus pretende ainda acabar com a especulação e o veicular de informações desenquadradas sobre a posição da Associação nomeadamente por parte de Governo.

Assim, a Quercus e a Alambi identificaram um conjunto de condições que deverão estar reunidas para que uma posição final sobre a construção de um novo aeroporto e a sua localização possa ser tomada em consciência e garantindo que contribuirá para o desenvolvimento sustentável do país e da região de Lisboa.

Em termos de enquadramento é importante frisar que a construção de uma infra-estrutura desta natureza tem sempre impactes enormes em diversos parâmetros, particularmente no que concerne aos referentes à área ambiental. É por isso imperativo que o debate, reflexão e tomada de decisão decorra num ambiente de total transparência, participação e fundamentação técnica assente na disponibilização e análise de informação que permita ter uma visão clara das várias hipóteses em análise e dos impactes subjacentes a cada uma.

No entender da Quercus e da Alambi este contexto não existe neste momento, havendo o circular de palpites, interesses e preferências, sem que estejam disponíveis muitos dos dados fundamentais para a análise. Todas as localizações têm enormes impactes pelo que a opção por uma ou por outra deverá ser bem fundamentada, sem descuidar a hipótese da não construção.

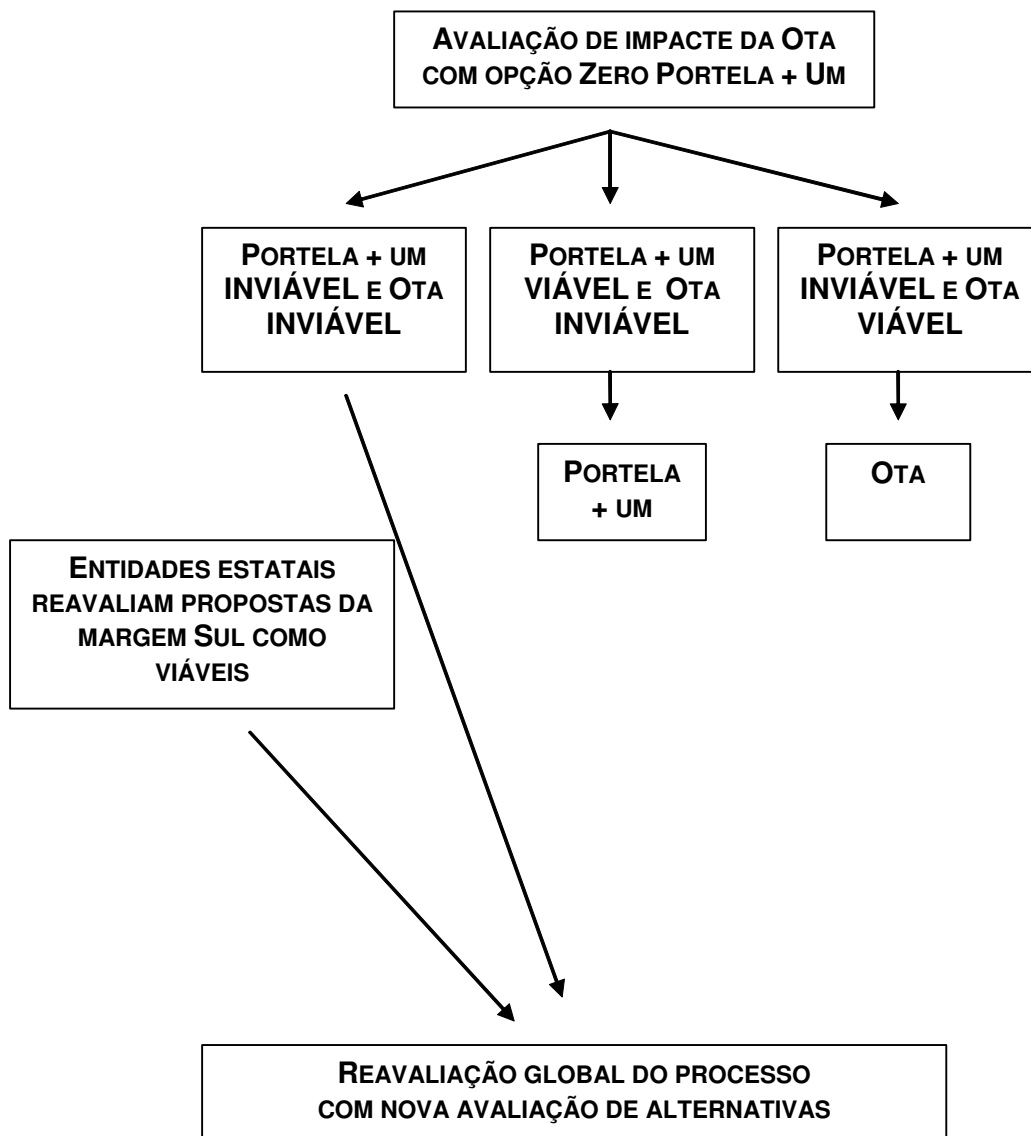
Assim, a Quercus e a Alambi são da opinião que para uma tomada de decisão ponderada é necessário o cumprimento das seguintes condições:

1. Garantir a total transparência na divulgação da informação relevante para o debate e tomada de decisão e assegurar que a informação disponibilizada permite tomar uma decisão em consciência. Para tal, é indispensável que sejam melhor divulgados e debatidos os estudos que permitam aferir as reais necessidades de um novo aeroporto, nomeadamente, tendo em consideração a conjugação com outros projectos como o TGV, o aeroporto de Beja ou o potenciar do aeroporto do Porto - Francisco Sá Carneiro. Explorar as possíveis interacções dos vários projectos poderá oferecer uma visão diferente sobre as reais necessidades de novas infra-estruturas.
2. A avaliação do impacte ambiental da opção OTA deverá ser rigorosa e não apenas um complemento dos Estudos Preliminares e constituir uma análise integrada onde, para além do aeroporto em si, são levados em conta todas as restantes infra-estruturas necessárias (áreas de logística, vias rodoviárias e ferroviárias, novas zonas de edificação), avaliando os efeitos conjuntos nos diversos parâmetros ambientais, sociais e económicos (expansão

urbana, ordenamento do território, ruído, uso de recursos, custos, segurança, etc.) e a sua sustentabilidade a longo prazo (expansão).

3. Em complemento e em linha com o defendido pelas ONG de ambiente portuguesas em 1998 no parecer então emitido, para além de se avaliar a opção OTA é fundamental uma comparação com a opção de manter a Portela, à partida e à luz dos dados mais recentes, conjugada com a construção de uma outra infra-estrutura de apoio (destinada eventualmente aos voos “low cost”, de mercadorias ou internos), reabilitando uma infra-estrutura já existente (a denominada opção zero que uma qualquer avaliação de impacte ambiental deve conter). Uma comparação exaustiva dos diversos parâmetros em análise, que reflectam os vários impactos de uma infra-estrutura desta natureza, é essencial para que fique clara até que ponto cada uma destas soluções é sustentável no médio e longo prazo. Se essa solução for considerada inviável deve haver uma justificação tão clara e exaustiva como a justificação para a construção de um novo aeroporto, facto que não esteve presente quando da avaliação de impacte ambiental que comparou as alternativas Ota e Rio Frio.
4. Num contexto de comparação entre as diversas localizações possíveis e considerando as diversas hipóteses que têm sido apresentadas de forma genérica e que se prevêem vir a ser detalhadas proximamente por consultores privados e reiterando o pedido que foi feito aquando da reunião com o Ministro das Obras Públicas, é fundamental que as entidades estatais com responsabilidade em áreas de interface com uma obra desta natureza (Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo Instituto de Conservação da Natureza e Biodiversidade; Instituto da Água, entre outros), emitam um posição fundamentada sobre essas e outras diferentes possíveis localizações na margem Sul do Tejo.
5. A Quercus continua a considerar que a margem Sul encerra problemas ambientais relevantes que tornam praticamente impossível a localização: ordenamento do território, proximidade das reservas naturais do Sado e Tejo, preservação do aquífero. A sua reavaliação deverá estar dependente de opiniões fundamentadas das entidades oficiais e da inviabilização de todas as outras alternativas (avaliação muito negativa da Ota em termos ambientais concluída pelo novo estudo de impacte e impossibilidade de continuação da Portela, mesmo com outro aeroporto de apoio).
6. A localização na Ota tem problemas muito complicados em termos ambientais: a ocupação de áreas de aluvião/leito de cheias, a movimentação de terras, lezíria, e também de ordenamento do território. Se se chegar à conclusão, na avaliação detalhada de impacte ambiental, que os custos são demasiados e os riscos ambientais muito significativos, facto que na comparação Ota / Rio Frio foi possível comparar mas não aferir completamente, a solução final deve ser completamente repensada.
7. No âmbito da transparência referida em cima, é importante a explicitação por parte do Governo das intenções de investimento em algumas das localizações apontadas na margem Sul, nomeadamente e edificação inaceitável de 40.000 camas em Rio Frio, ou a plataforma logística prevista para a zona do Poceirão, devendo ficar claros os impactes que estas infra-estruturas poderão ter ao nível do ordenamento do território e de que forma são argumentos para a posição do actual Governo sobre as diversas localizações em debate. Por outro lado, é também fundamental que sejam explicitadas as intenções de investimento para a zona actualmente ocupada pelo aeroporto da Portela, caso este venha a ser encerrado.

Esquema síntese de opções a seguir



Lisboa, 3 de Junho de 2007

Para mais esclarecimentos contactar:

Hélder Spínola, Presidente da Direcção Nacional da Quercus: 937 788 472

Francisco Ferreira, Vice-Presidente da Direcção Nacional da Quercus: 937 788 470

José Carlos Morais, Presidente da Alambi: 914 023 930